تطور طرق المواصلات والتجارة في عهد السومريين

نصرت آدمو *

تمهيد

شهدت ميزوبوتاميا منذ فترة "أوروك" (4000- 3100) قبل الميلاد مرورا بعصر فجر السلالات وظهور دويلات المدن السومرية ازدهارا اقتصاديا متناميا أستمر خلال الفترة الأكدية ومن ثم عصر سلالة "أور" الثالثة. وليس بعيدا عن الأدراك أسباب ذلك الرخاء، فقد كان في مقدمتها الوفرة ألزراعية ألتي جاءت من خبرة متراكمة في ألزراعة وخصوبة ألارض أضافة ألى أستنادها على نظام ري متقدم وإدارة جيدة في التشغيل والصيانة. وقد حفزت الثروات ألمتراكمة بسبب النمو ألزراعي على أتساع المدن فكان هناك اثنتي عشر من تلك المدن ألمزدحمة بالسكان، فتراوح عدد نفوس مدينة "أوروك" على سبيل ألمثال ما بين (40000) و(80000) في قمة عظمتها في حوالي (2800) قبل الميلاد. ولم تمنع ألنزاعات ألمستمرة بين دويلات المدن من قيام اقتصاد منظم ومزدهر ورخاء منقطع ألنظير.

كانت ألزراعة هي العمود الفقري للاقتصاد السومري، فبالإضافة ألى توفير حاجات الغذاء للسكان كانت الوفرة ألزائدة من المحاصيل وفي مقدمتها الحنطة والشعير سببا لازدهار ألتبادل ألتجاري بين دويلات المدن نفسها ومع الأقاليم الأخرى كذلك ، كما كانت منتجات الأغنام والماشية من أراضي المراعي هي الأخرى سببا اخر في هذه الازدهار. وقد دعت الحاجة ألى ألعديد من المواد الأولية والكمالية ألى استيرادها من خارج ميزوبوتاميا مما زاد في حركة ألتبادل السلعي والتجاري. وبصورة عامة أعتبرت الأمور الاقتصادية في ميزوبوتاميا من ألأمور ألمحاطة بالقداسة، فكما أن الاقتصاد ألحديث يدار في العالم المعاصر الان على أسس علمانية فهو نتاج لجهد الإنسان واختياراته بالإضافة الى تأثير عوامل ذاتية مثل العرض والطلب فقد كان يُنظر الى الاقتصاد في جنوب ميزوبوتاميا على انه امرا مقدسا ومع كل ما عمل المشاركون فيه من البشر فإن نجاحه في نهاية المطاف كان يعتمد على فضل القوى الإلهية وبركاتهم.

---

*نصرت آدمو: مهندس استشاري دولي متخصص بالسدود والموارد المائية وباحث في تأريخ العراق القديم مقيم في السويد حاليا.

nasrat.adamo@gmail.com

وكما يدار الاقتصاد اليوم من قبل متخصصين كان الاقتصاد القديم يسترشد بمتخصصين من الكهنة [1]. وقد كشفت ألمدونات باللغة ألمسمارية عن ألعديد من عقود البيع والشراء والقوانيين ألتي كان للمعبد دورا أساسيا في تنظيمها والإشراف على تطبيقها مما أدى ألى تنظيم ألتبادل ألتجاري وزيادة الثقة في ألتعامل.

تطور التجارة والتبادل السلعي في اقتصاد السومريين

على ألرغم من الازدهار ألزراعي ألذي شهدته المنطقة إلا أن البيئة الطبيعية افتقرت بصورة بارزة ألى ألعديد من المواد الأولية ألضرورية لإنشاء الحضارة كالمعادن والأخشاب ألصالحة للبناء أضافة ألى ألكثير من الأمور ألمكّملة والكمالية، فكانت التجارة هي الوسيلة ألوحيدة لحصول السومريين على تلك المواد.

بالإضافة ألى ألتبادل السلعي في توفير الغذاء والحيوانات ومنتجاتها ألى المدن السومرية وتقديم العدد والأدوات والمحاريث والسروج ألى اريافها فقد كانت هناك حاجة ماسة للتجارة مع البلاد والاقاليم ألبعيدة أيضا، وعلى هذا الأساس كان لدى ميزوبوتاميا ثلاثة أنواع من الممارسات التجارية. النوع الأول ينطوي على تبادل سلع ميزوبوتاميا مع السلع الأجنبية مما دفع السومريين للحصول على سلع لم تتوفر في منطقتهم وبالتالي أدى ذلك الى إقامة علاقات مع الشعوب الأخرى. النوع الثاني من التجارة يشمل استيراد وتصدير البضائع بين المدن السومرية نفسها مما سمح لهم بتوزيع السلع الفائضة بين تلك المدن وإنشاء اقتصاد سوق مزدهر مع قيام أسواق متخصصة لأنواع مختلفة من السلع. وقد ساعدت هذه التجارة الداخلية على تعزيز النمو الاقتصادي الشامل للحضارة السومرية. أما النوع الثالث من هذه التجارة فيتكون من نشاطات أصحاب المتاجر الذين يبيعون سلعًا مختلفة في الأسواق المحلية وكان هؤلاء جزءًا أساسيًا من اقتصاد ومجتمع ميزوبوتاميا وساعدت ممارساتهم التجارية في دعم التجارة الداخلية واقتصاد السوق عامة [2].

كانت التجارة الخارجية عاملاً حاسماً في اقتصاد بلاد سومر بسبب ندرة الموارد الاولية الأساسية فيها وادى هذا الى التوسع في هذه التجارة الى ظهور طبقة من التجار المتخصصين بهذه التجارة إضافة الى انها أدت الى تطوير طرق التجارة البرية والبحرية إلى أقاليم الشرق الأدنى وسواحل الخليج العربي وبلاد وادي السند "ميلوحا *Meluhha*". وكان من البديهي لمجتمع متماسك وجيد التنظيم مثل المجتمع السومري أن يطور نظامًا اقتصاديًا قويًا بسهولة من خلال هذه العملية ويعزز نظامه السياسي والاقتصادي.

نشأت جميع المدن في ميزوبوتاميا بالقرب من ضفاف نهري دجلة والفرات بالإضافة إلى روافدهما فوفرت هذه الانهار سهولة الوصول إلى المياه لأغراض الري والنقل والتجارة وأضافت فيضاناتها السنوية عوامل الخصوبة الى الأراضي الزراعية بما نقلته اليها من غرين، وادى اجتهاد السومريين

وعملهم الدؤوب إلى وفرة كبيرة في الإنتاج الزراعي لمختلف المحاصيل. وشهدت فترة "أور" في جنوب ميزوبوتاميا مع باقي المدن السومرية موارد وفيرة من الحبوب والمحاصيل الحقلية الأخرى من الأراضي الزراعية الخصبة وتمور النخيل وباقي الفواكه والخضروات من البساتين العامرة كما وفرت المروج العشبية الواسعة المراعي الجيدة لرعي الحيوانات. وكانت المنطقة غنية أيضًا بالأسماك والطيور والحيوانات البرية ونباتات البردي والقصب المتنوعة، فمن القصب الذي ينمو بكثافة في الاهوار وعلى ضفاف الأنهار صنعوا السلال والحصران وأقلام الكتابة بالإضافة إلى العديد من السلع الاخرى. أما من المنتجات الحيوانية فقد عمل السومريون على تصنيع جلود الحيوانات والفراء والصوف في الصناعة الجلدية والمنسوجات والملابس، في حين استثمروا طين الأرض والماء لإنتاج اللّبن لغرض البناء وصناعة الفخاريات. وجلبوا القير من منطقة "هيت" على نهر الفرات فاستُغلوه مونة مع اللِبن في المباني وعازل للمياه والرطوبة [3]. ويمكن القول بأن ضرورات الحياة اليومية الأساسية كانت متاحة بسهولة محليا إلا ان الحاجة كانت ماسة الى سلع ومواد أخرى مكملة وكمالية مثل الاخشاب والحجر والمعادن بالإضافة الذهب والفضة والاحجار الكريمة المختلفة من الموارد الطبيعية اللازمة لتطوير الحياة وتقدمها، وقد حدى ذلك بالسومريين الى استيرادها من الأقاليم الأخرى مقابل منتجاتهم الزراعية والحيوانية والسلع المصنّعة لديهم من منسوجات ومنتجات الجلود وعدد والات وأدوات مما لا يعد ولا يحصى. وبالتالي كان الإنتاج الحرفي جزءًا مهمًا من اقتصاد جنوب ميزوبوتاميا حيث ازدهرت ثماني حرف رئيسية بما في ذلك صناعة الفخار والمنسوجات وصناعة الجلود وأعمال حياكة القصب والنجارة وقطع الحجارة وسباكة المعادن لإنتاج العُدد والأدوات المختلفة وصنع المجوهرات. وفي نفس السياق كانت صناعة الزجاج معروفة لدى الحرفيين في ميزوبوتاميا منذ حوالي (4000) سنة حيث اكتشفوا فن خلط الصودا مع النورة لصنع الزجاج الذي كان يعتبرمن سلع الرفاهية واقتصر استعماله على الطبقة العليا من المجتمع [4].

وجاءت ألمدونات المكتشفة في ألعديد من مواقع التنقيبات ألأثرية كمدينة "لگش" على سبيل ألمثال أضافة ألى اللقى ألمعدنية في تلك المواقع لكي تكشف عن استعمال العديد من السلع المستوردة والحاجة أليها بدرجة كبيرة. ومن المواد ألتي أمكن ألتعرف عليها أنواع عديدة من الأحجار ألكريمة ولاسيما أللازورد ألذي أستعمل بكثرة في فترة عصر فجر السلالات والعصور ألاحقة وأستُورد من أفغانستان وتركمانستان، وكذلك المعادن ومنها النحاس ألذي كان من النوع ألمخلوط بصورة طبيعية بمعدن "النيكل" وهذا هو ألبرونز ألطبيعي ألذي يُرجّح أن مصدره كان عُمان التي اطلق عليها السومريون اسم "ماكّان *Makkan*" أما الذهب ألذي صُنعت منه الآثار ألنفيسة من عصر فجر السلالات ألتي كُشف عنها فكان من النوع ألذي عرف بالغريني ألذي يمكن خلطه أو مزجه بالفضة لينتج المعدن ألمزيج ألمسمى "ألكتروم" وهو المعدن ألذي صنعت منه قطع ثمينة من ألآنية والأدوات ألأخرى مما وجد في المقبرة ألملكية في

"أور". يضاف الى كل ذلك العقيق بأنواعه ألمختلفة والصدف واللؤلؤ من مناطق الخليج ومن بلاد السند التي سماها السومريون "ميلوحا *Meluhha*" كما اسلفنا وخشب الأرز من ساحل البحر الأبيض ألمتوسط. وصدّر السومريون فائض منتحتاهم ألزراعية والحيوانية والفخاريات والاقمشة ومنتجات الجلود ألمختلفة أضافة الى العدد والأدوات ألمعدنية ألتي صّنعوها وألتي أكتشف ألعديد من بقاياها في التنقيبات الأثرية في مناطق ألعالم ألقديم.

مما تقدم فقد أدت التجارة ألنشطة مع الأقاليم ألمختلفة ألى التقاء ألعديد من طرق التجارة في المدن السومرية، فكان هناك طرق رئيسية تربط المدن السومرية مع بعضها وتمتد باتجاه سواحل البحر الأبيض ألمتوسط غربا وبلاد الأناضول شمالا متتبعة مجريي نهري دجلة والفرات في البعض من مساراتهما ومخترقة جبال طوروس في مضايقها ألجبلية في ألقسم ألا خرمنها. أما نحو شمال الشرق فكان هناك ألطريق ألذي يخترق جبال زاكروس فكانت الطبيعة أشد قساوة من جراء طبيعة هذه الجبال ألوعرة وشدة مراس القبائل ألجبلية ألقاطنة فيها، أضافة ألى ألطريق الاخر ألممتد نحو بلاد عيلام وما بعدها شرقا حيث امتازت الطبيعة بصعوبتها أيضا. وكان على ألتجار تحمل قيظ ألحر ألشديد صيفا وشدة البرد شتاءا والاعتماد على ألجمال في الصحاري، كما وضعتهم الطرق ألوعرة في خطر دائم من هجمات قطاع الطرق ومن عساكر المدن المعادية. غير أن كل تلك الصعوبات لم تكن لتثني أولئك ألتجار عن الوصول ألي أسواق الأناضول والشرق الأدنى وأفغانستان. وأعتمد ألتجار السومريون أيضا على الأنهار لشحن بضاعتهم بين مدن ميزوبوتاميا نفسها شمالا وجنوبا وطوروا طرقا مائية نهرية وبحرية تؤدي الى بلاد "دلمون *Dilmun*" فيما يسمى ألان بالبحرين وعُمان على سواحل الخليج وحتى بلاد السند "ميلوحا *Meluhha*" [5].

تطور وسائط النقل المائي واثرها في التجارة السومرية

توسعت طرق التجارة ألبرية و ألبحرية خلال فترة فجر السلالات السومرية حيث قام السومريون وكما اسلفنا بمبادلة بضائعهم من ألحبوب والأقمشة والجلود والسلع ألمعدنية ألمصَنّعة والفخاريات وغيرها من عُدد وأدوات مقابل خامات المعادن والأخشاب وغيرها من المواد التي افتقدوها في بلادهم من كافة الاصقاع المحيطة بهم وتشهد أثارهم ألتي تعود ألى (2500) عام قبل الميلاد وقبل ذلك عن ألكثير من الحاجيات ألمستوردة كالخرز والأحجار ألكريمة والتوابل والكثير من السلع ألكمالية ألتي جُلبت من حوض نهر السند ومن أفغانستان ومن سواحل الخليج. واستمر هذا التوسع في الفترة الاكدية وما تبعها في فترة سلالة اور الثالثة لاستمرار الحاجة الى هذا التبادل. ومما تذكره ألباحثة الإثارية ألبريطانية ستيفاني دالي على صفحات الموسوعة البريطانية "*Encyclopedia Britannica*" بأن الملك سرجون استفاد إبان الفترة الأكدية مما ورثه من عصر فجر السلالات من طرق التجارة في فتوحاته وتوسيع رقعة نفوده مما

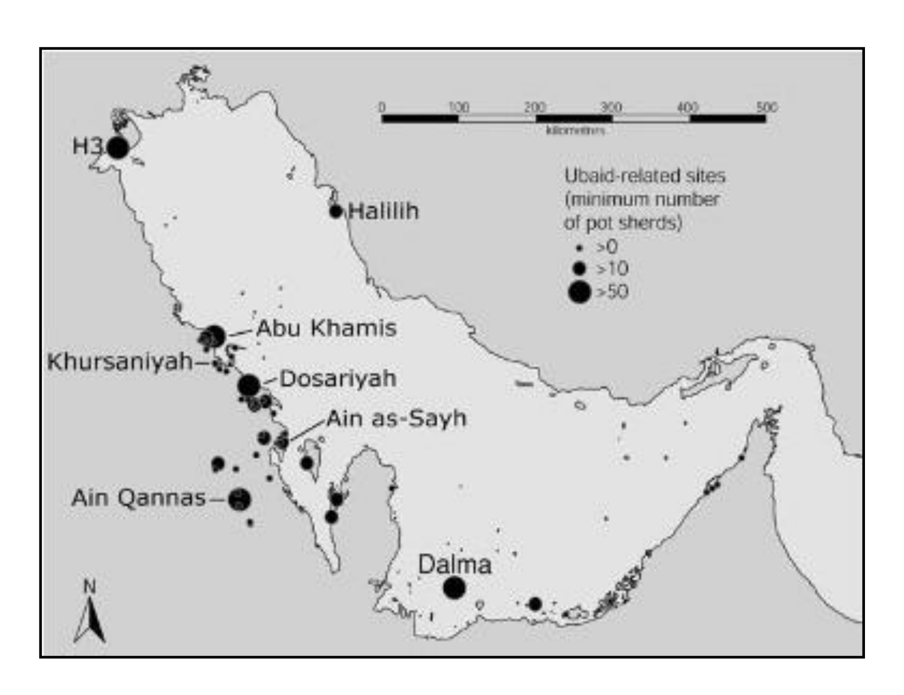
أدى ألى ازدهار ألتبادل ألتجاري مع بلاد السند وسواحل عُمان وبادكشان ولبنان وكذلك جبال طوروس وكابادوكيا وكريت ألغنية بالفضة وحتى اليونان [6]. ولم تكن أسباب ألتوسع بالفتوحات ألتي قام بها الملك سرجون الأكدى و خلفاؤه الهيمنة على بلاد جديدة واستغلال خيراتها فحسب بل لتشجيع ألتعامل ألتجاري مع مدن ميزوبوتاميا أيضا وكذلك للسيطرة على طرق التجارة ألمهمة وفرض الضرائب على البضائع ألمارة عليها، وكان أول طريق تجاري حيوي في الشرق الأدنى يربط وادي نهر السند *Meluhha* "، ويمتد على شواطئ الخليج عبر عُمان او "ماكّان *Makkan*" والبحرين او بلاد "دلمون *Dilmun* ليمتد بعدها محاذيا مجرى نهر ألفرات في طريقه ألى سواحل البحر الأبيض ألمتوسط.

ويشيرألمؤرخ كاروول كويگلي "*Carrol Quigley*" في كتابه "تطور الحضارة" عن أهمية ألتبادل ألتجاري بين ميزوبوتاميا من جهة واصقاع العالم الاخرى من الجهة ألأخرى، حيث يقول "ان الثروة ألمتراكمة في أيدي الكهنة في ميزوبوتاميا أدت ألى دعم الطلب على المعادن من تلك المناطق النائية مما أدى ذلك ألى ازدياد قيمة تلك المعادن وألى مبادلتها بالمنتجات ألزراعية وبالتالي فقد كان تصدير تلك المعادن ألى ميزوبوتاميا أمرا جدير بالاهتمام. وبحلول عام (2000) قبل الميلاد كان هناك في الأصل ألعديد من ألتجار من الجنس ألسامي وتبعهم لاحقا اخرون من أصول أخرى ممن قاموا بجلب النحاس الإسباني والذهب ألايرلندي والعنبر الدانماركي ألى كل من مصر وميزوبوتاميا ولم يكن بالإمكان ألمتاجرة عبر هذه المسافات ألبعيدة بدون السفن الشراعية ألتي تم تطويرها في مكان ما من منطقة الشرق الأدنى وربما في منطقة الخليج قبل (3000) سنة من ذلك" [7]. وقد ساهمت طرق التجارة هذه أيضا في تبادل الأفكار والخبرات والمهارات بصورة كبيرة وكانت أحد الأسباب في نقل معالم الحضارة السومرية ألى تلك البلاد مما سهل سبل نهوض الحضارات في تلك الأقاليم لاحقا.

احتاج البشر منذ اقدم العصور الى وسائط للنقل والتنقل من مكان الى اخر مستصحبين معهم ما امتلكوه من عدد ومواد وأدوات ناهيك عن متطلبات التبادل التجاري بين المدن والاقاليم المتباعدة، وبمرور الوقت زادت الحاجة إلى وسائل نقل أفضل وأكثر تقدمًا. ففي البدايات الاولى صنع الناس قوارب بسيطة من جذوع الأشجار واستخدموا الحيوانات للحمل وللركوب، ثم ابتكروا لاحقًا مركبات ذات عجلات للتنقل لتحقيق ذلك. وكما تطورت أمور الحياة المختلفة وزادت الحاجة للحصول على متطلبات المعيشة فقد زادت الحاجة الى وسائل الانتقال وسبلها فظهرت طرق التجارة سوآءا البرية منها او المائية وتطورت معها وسائط النقل المناسبة أيضا. ومن اول الأمثلة على التوسع هذا ما حصل من تطورات في منطقة الشرق الأدنى حيث ترسخت الزراعة وإنتاج المحاصيل المختلفة وزاد التبادل السلعي بين المجتمعات الناشئة هناك ومن ثم انتشار هذا التبادل مع الأقاليم البعيدة. وهناك من الأدلة المكتشفة ما يفيد بان الإبحار بين جنوب ميزوبوتاميا وساحل الخليج العربي قد جرى بالفعل في فترة العبيد الثالثة (5300-4700) قبل الميلاد حتى قبل نشوء أولى مدن السومريين في نهاية الالفية الخامسة في حوالي (4100) قبل الميلاد وتم

ذلك باستعمال القوارب الكبيرة والسفن المصنوعة من حُزَم القصب الرطب المربوطة مع بعضها بقوة بواسطة الحبال والتي طُليت هياكلها بالقير لمقاومة الماء، وكان هذا في الأساس تطبيقا للطرق المستعملة آنذاك في نسج السلال التي كانت معروفة قي تراث العبيد منذ العصر الحجري الحديث [8].

وتشير الأبحاث الحديثة أنه تم استخدام تقنيات بناء القوارب آنفة الذكر والإبحار بها للأغراض التجارية منذ ذلك الوقت وأن علاقات التبادل التجاري البحري الحقيقية كانت موجودة بين مجتمعات العبيد في جنوب بلاد ما بين النهرين ومجموعات العصر الحجري الحديث في سواحل شرق شبه الجزيرة العربية، حيث يتبين بأن فخاريات بلاد ما بين النهرين كانت سلع تجارية رائجة هناك في تلك المناطق. وفي هذا المجال يمكننا استخدام كلمتي "التجارة" و"التبادل" بشكل مترادف طالما اعتمدت هذه التجارة على المقايضة وتبادل المنافع. ويبين (الشكل 1) المواقع التي اكتُشفت فيها لقى منتَجة في الأصل في مستوطنات العبيد في جنوب ميزوبوتاميا لاسيما الفخاريات وتشمل موقعي (*H3*) و"الصبية" في الكويت وباقي المواقع الأخرى على الخليج [9].

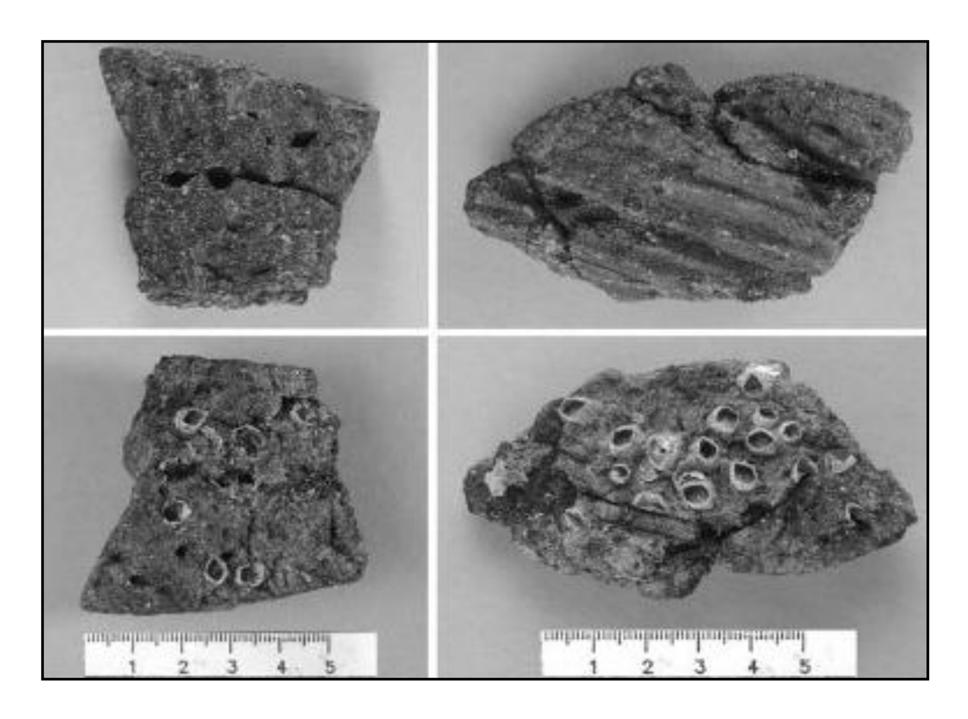


الشكل 1: المواقع على سواحل الخليج العربي التي اكتُشفت فيها لقى منتَجة في الأصل في مستوطنات العبيد في جنوب ميزوبوتاميا [9].

ومن بين المكتشفات التي تشير الى استعمال هذه المراكب في التجارة البحرية نموذج صغير من الطين المفخور لقارب مصنوع من حُزَم القصب وكذلك قرص مستدير وعليه صورة لقارب شراعي (الشكل 2) إضافة الى ما يزيد عن خمسين قطعة من بقايا القير تحمل معظمها طبعات لأثار القصب مع بقايا من القشريات البحرية الملتصقة عليها مما يمكن تفسيره على انها من بقايا الطلاء القيري للمراكب البحرية المصنوعة من حِزمْ القصب تلك (الشكل 3) [9].



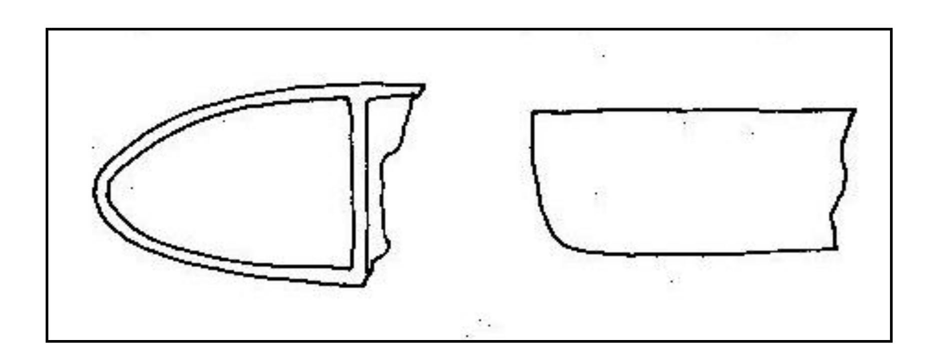
الشكل 2: الى اليمين نموذج صغير من الطين المفخور لقارب مصنوع من حُزَم القصب يعود الى فترة العبيد وتم العثور عليه في موقع (*H3*) في الكويت. الى اليسار صورة مركب شراعي مرسومة على قرص من الفخار يعود الى فترة العبيد وله ما يماثله من اثار مدينة "أريدو *Eridu*" [9].



الشكل 3: قطع من بقايا القير المستخدم في صنع الطلاء القيري للسفن البحرية المصنوعة من حُزِم القصب تحمل معظمها طبعات لأثار القصب والقشريات البحرية [9].

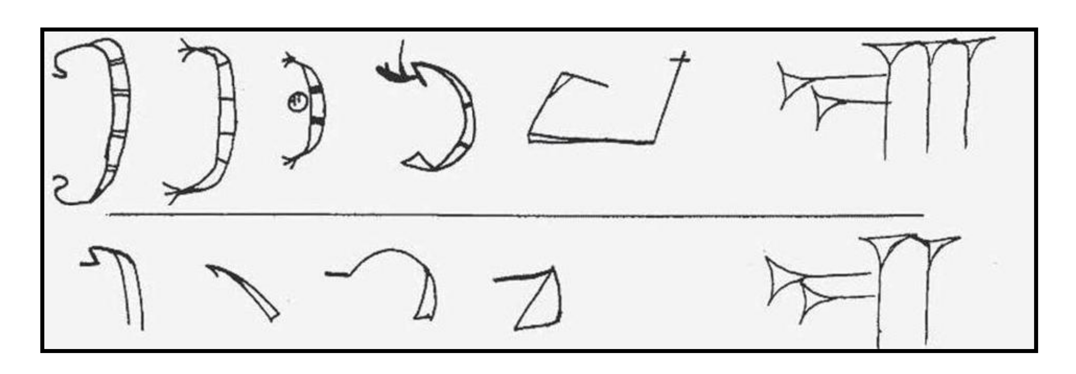
ويُذكران القوارب المصنوعة من الخشب اخذت بالانتشار بعد ذلك بصورة واسعة خلال الالفية الثالثة غيران القوارب المصنوعة من حزم القصب الصغيرة بقيت قيد الاستعمال خاصة في الجداول والأنهار. ويذكر بأن هناك من الشواهد ما يشير الى ان استخدام القوارب المصنوعة من الألواح الخشبية استُعملت في بلاد ما بين النهرين منذ اوقات مبكرة جدا تعود الى عصور ما قبل التاريخ، حيث عُثر في عدة مواقع اثرية معروفة على نماذج لمثل هذه القوارب مصنوعة من الطين تعود الى فترة العبيد بما في ذلك موقع مدينة "أريدو *Eridu*" في جنوب ميزوبوتاميا و "تل المشنقة" في ميزوبوتاميا العليا. وكان النموذج المكتشف في "أريدو" يشبه إلى حد بعيد سفينة خشبية حيث كان القاع عميقا نسبيا والجوانب مرتفعة

وناعمة بينما كانت المقدمة والمؤخرة مدببتين ومقلوبتين الى الأسفل كما هو الحال عادة في السفن الخشبية. وعُثر أيضا في الطبقة السطحية من تنقيبات أحد المواقع في اثار مدينة "الوركاء *Uruk*" على قطعة مثيرة للاهتمام هي عبارة عن نموذج لقارب يعتقد أنه يعود إلى فترة سلالة أور الثالثة أو الفترة البابلية القديمة، وتُمثل هذه القطعة الجزء الامامي من مقدمة قارب من الخشب وفيه يظهر الحاجز العمودي الفاصل بين المقدمة وباقي بدن القارب. ويقدر عالمي الاثار "ماك أدامز *McC.Adams R*" و نيسن "*H.J. Nissen*" أن النموذج في الأصل كان بطول (60) سنتيمتر على الأقل ويبينان الى انه يمثل سفينة شحن خشبية تختلف بوضوح عن تلك السفن المصنوعة من القصب ذات المقدمة والمؤخرة المنحنيتين للأعلى (الشكل 4) [10].



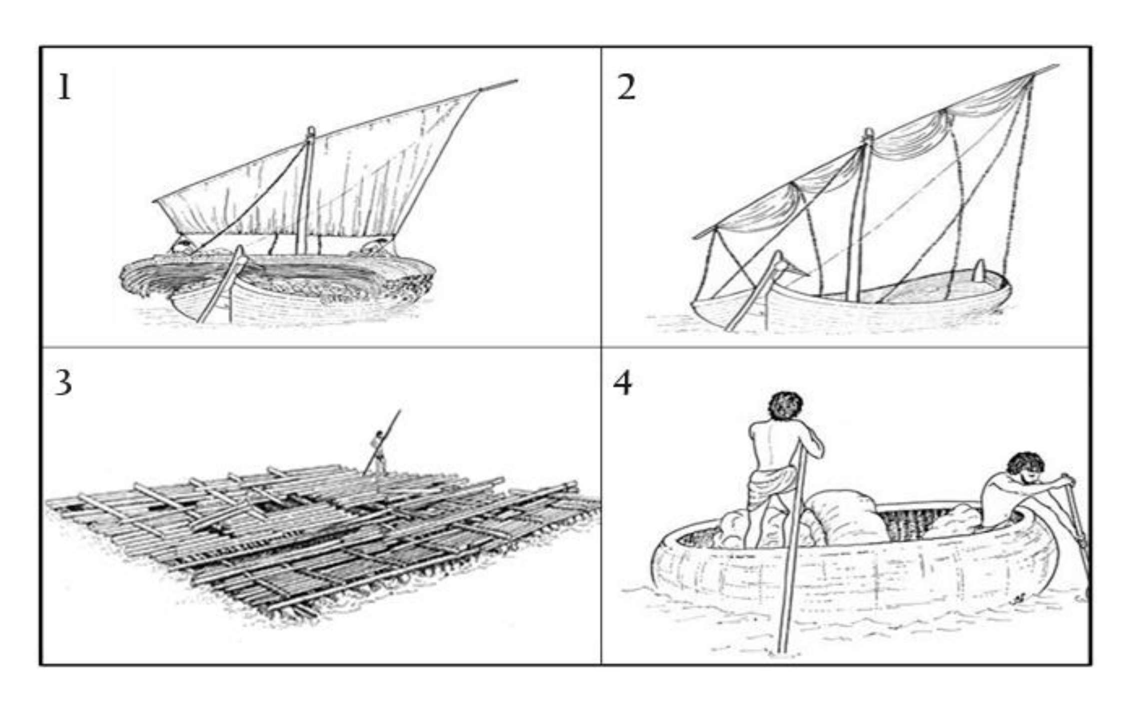
الشكل 4: بقايا نموذج لقارب من فترة سلالة اور الثالثة أو الفترة البابلية القديمة، وتُمثل هذه القطعة الجزء الامامي من مقدمة قارب من الخشب وفيه يظهر الحاجز العمودي الفاصل بين المقدمة وباقي بدن القارب [10].

ولقد وردت الينا من فترة اوروك القديمة بعض النقوش الكتابية التي ترمز الى كلمة سفينة وهي تُظهر قوارب ذات نهايات عالية مقلوبة نحو الداخل وتطورت تلك الاشكال لتصل الشكل المسماري في النصوص السومرية اللاحقة (الشكل 5). وكانت المفردة السومرية الذي تعني قارب هي " *má*" بينما كان مصطلح "*má-gur*" ستخدم أيضًا بشكل متكرر للقوارب المقدسة والاحتفالية للآلهة والملوك. وعُرف القارب في اللغة لأكدية باسم "إيلي بو *eleppu* " [11].



الشكل 5: نقوش كتابية ترمز الى كلمة سفينة وهي تُظهر قوارب ذات نهايات عالية مقلوبة نحو الداخل وتطورت تلك الاشكال لتصل الشكل المسماري في النصوص السومرية اللاحقة [11].

لقد كان نقل السلع والبضائع عن طريق الماء امرا شائعا في الفترة السومرية كما انه كان اقتصاديا أيضا فقد كان بالإمكان لمركب حمولة خمسة أطنان من نقل ما لا يقل عن خمسمائة منّا (*minas*) والمنّا الواحدة تساوي ما يزيد قليلا عن نصف كيلوغرام، وكان هناك العديد من المراكب المصنوعة من الخشب التي جرى تشييدها في مسافن خاصة استخدمت من دون شك في الرحلات البحرية الطويلة الى بلاد مثل "ميلوحا *Meluhha*" وبلاد "دلمون *Dilmun*" [12]. أما القوارب الصغيرة التي كانت شائعة جدا فهي ما كان يعرف باسم "*turnip*" وقد سُميت في العراق خلال الزمن الحديث بـ (القفة) وكانت تصنع في الماضي من القصب على هيئة سلة وتغطى بالجلود وتطلى بالقير لمنع تسرب الماء اليها بينما صُنعت هياكلها لاحقا من الخشب. ويذكر ان النقل النهري تطور تدريجيا لتحقيق متطلبات النقل في الإقليم لنقل الأشخاص والبضائع وافضل مثال على ذلك (لكلك) الذي كان مستخدما في العراق منذ الالفية الثالثة قبل الميلاد وحتى بدايات القرن العشرين. ويصنع (الكلك) عادة من جلود الماعز المنفوخة التي تربط مع بعضها بشدة وتغطى بسيقان الأشجار والحصران وينحدر مع تيار النهر نزولا في النهر وعند محطته الأخيرة يفكك وتباع اخشابه للتجار اما الملاح فانه يعود بواسطة الدواب الى المحطة التي بدأ منها ومعه جلود الماعز بعد تفريغها من الهواء (الشكل 6) [13]. وكانت السفن الشراعية أيضا معروفة قديما في بلاد سومر وذلك استنادا الى نموذج مكتشف في "أريدو" اما المجاذيف ومَرَادِيّ الدفع فقد كانت شائعة منذ أوقات مبكرة أيضا. والمُرْدِيّ عبارة عن خشبةٌ طويلة ينجّي بها الملّاحُ السفينةَ عن الأَرض أَو يدفعها بها (الشكل 6)



الشكل 6: (1) مركب بحري سومري. (2) سفينة شراعية نهرية سومرية. (3) كلك نهري. (4) قفة نهرية.

ويلاحظ بأنه في الحالات التي يمخر المركب فيها عكس التيار الجارف للماء يصار عندئذ الى جره بالحبال بواسطة الثيران او الرجال من على الضفاف. وكان هذا الامر معمولا به حتى وقت ليس بالبعيد في العراق الحديث وفي (الشكل 7) يقوم عدد من الرجال بسحب قارب شراعي في احد فروع جدول المجر الكبير بالقرب من مدينة العمارة وقد التُقطت الصورة في عام 1979 [14].



الشكل 7: مشهد لعدد من الرجال يسحبون قارب شراعي في احد فروع جدول المجر الكبير بالقرب من مدينة العمارة عام 1979[14].

وتذكر النصوص المسمارية الخاصة بالمراكب العديد من أصناف السفن حسب ما تؤديه من خدمات مما يشير إلى أن كل سفينة كانت متخصصة في حمل حمولة خاصة [15]، حيث كانت انوع البضائع والسلع المنقولة هي السبب الرئيسي للاختلافات في بناء السفن و تشير التقديرات المبنية على النصوص المسمارية بوجود حوالي أربعين نوعًا من السفن تشمل القوارب الشراعية وقوارب التخزين وقوارب الصيد وقوارب النبيذ وقوارب نقل القير الجاف وقوارب الميناء بالإضافة الى السفن التي تنقل الحبوب من الحقول وقوارب نقل الفضة وقوارب نقل التفاح وقوارب نقل الاعلاف وكذلك تلك المستخدمة لنقل الركاب المسماة باللغة السومرية "*GIS. MA ‘U5*” اما في اللغة الاكدية فكانت تسمى "*elep rakabu*".
وامتاز هذا النوع بطوله الذي بلغ بحسب أحد النصوص حوالي (12.5) مترًا. وفي ذات الوقت كانت سفينة نقل البضائع تسمى مالالو (*malallu*) وطولها (6.0) يبلغ أمتار وعرضها (4.0) أمتار وعمقها (3.0) أمتار. ويُشير نص من الفترة البابلية القديمة إلى أنه كان لا بد من إجراء بعض التغييرات على

القارب الذي يستخدم لنقل اللِبن المجفف المُستعمل في البناء قبل أن يتم استخدامه لنقل جذوع الأشجار. ودفعت الكثافة العالية للنقل النهري إلى صنع نوع جديد من القوارب يسمى "قارب الإنقاذ"، والذي من شأنه نجدة الناس وإنقاذ بضائعهم أثناء الحوادث على نهري دجلة والفرات. ولم يعرف السومريون والبابليون السفن الحربية (إلب قرابي *elep qarabi*) وكانت زوارقهم تستخدم فقط لنقل الجنود بينما استخدم الآشوريون لاحقا مجموعة متنوعة من السفن مخصصة للأغراض العسكرية مثل نقل الجنود والخيول والمركبات والإمدادات عبر الأنهاروقد تأثرت اشكال السفن الحربية البحرية الآشورية بالمراكب الفينيقية. وتمت تسمية أنواع معينة من القوارب بأسماء مواقع جغرافية بما في ذلك مركب (ماگان) او عُمان حاليا ومركب (دلمون) وهي البحرين في الوقت الحاضر أو مراكب (ماري) و(أكد) و(آشور).
وتشير الأدلة النصية التي تم التحقيق فيها إلى وجود أحواض بناء السفن الكبيرة ومرافق بناء القوارب والعديد من العاملين فيها في جنوب بلاد ما بين النهرين، وكانت هذه الاحواض في بعض الأحيان تحت سيطرة الدولة. وقد جرى تصنيف العاملين المرتبطين بأحواض بناء السفن في العديد من الدرجات والاختصاصات، بما فيهم صُنّاعُ السفن وعمال أحواض بناء السفن غير المهرة والبنائين المتخصصين والنجارين وعمال القير وعمال القماش والأشرعة. وبالرغم من استخدام توصيفات مختلفة في النصوص المسمارية للمراكب مثل القول "مركب دلمون" او "مركب ماري" او غيرهما من المواقع الجغرافية كما اسلفنا فقد كانت القوارب او السفن (*má*) السومرية الأصل تصنف عادة حسب حجم حمولتها وليس اشكالها، فعلى سبيل المثال كان هناك في فترة سلالة اور الثالثة سفن قيد الاستعمال في مدينة (اومّا) بحمولات (10،20،30،40،50 و60) گور علما بأن "الگور" السومري كان يساوي حوالي الثلاثمائة لتر أي اقل قليلا من ثلث المتر المكعب. وكان من الواضح أيضا من العديد من النصوص المسمارية بأن بعضًا من الجداول والقنوات المحيطة بالمدن السومرية مثل مدينة (أومّا) كانت تصلح لملاحة السفن الصغيرة فقط في حين يمكن القول بأن السفن ذات السعات الكبيرة نسبيا كانت تبحر الى سواحل الخليج وإلى بلاد السند وهي ما عرفها السومريون تحت تسمية (ميلوحا). وتم العثور على نصوص تعود الى فترة سلالة اور الثالثة وفي مدينة (اور) تحديدا تفيد بوجود سفنا بحمولات مختلفة تراوحت من (1) الى (300) گور. و يمكن العودة الى احدى الوثائق النصية الأخرى لإعطاء فكرة أوضح بعض الشيء عن احجام تلك السفن حيث أفادت ببعض المعلومات عن احتساب الجهد المصروف لتصليح (بناء؟) سفينة بسعة (60) گور وكان مقدار هذا الجهد (602 رجل/ يوم) وفي حالة أخرى كان يساوي (900 رجل/ يوم) مما قد يعطي فكرة عامة عن حجم السفينة موضوع البحث.
ويذكر بأن البعض من الباحثين قاموا بمحاولات تبسيطية لمعادلة حمولات السفن المذكورة في النصوص المسمارية مع القدرة الاستيعابية المطلقة لها، فعلى سبيل المثال اقترح الباحث گيلب (I.J. Gelb) من المعهد الشرقي في جامعة شيكاغو بأن سفينة ذات حمولة (60) گور اي سعة (18000) لتر كان بإمكانها

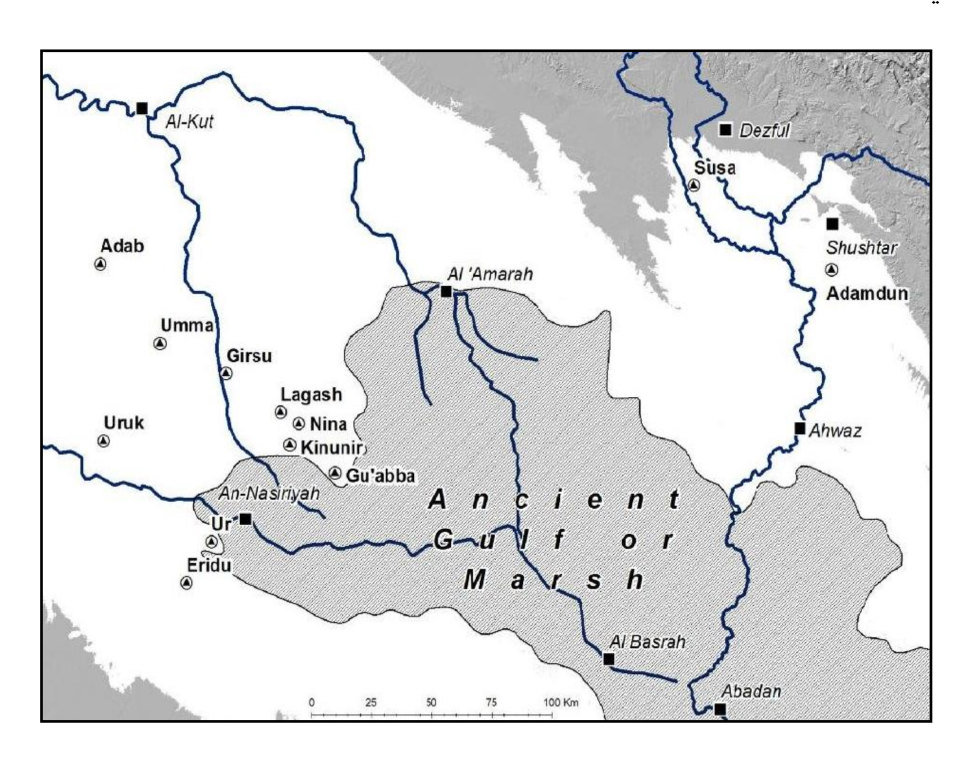
نقل (18000) جرة من جرار الطين المفخور كل منها ذات سعة (سيلا *sila*) واحدة حيث ان كل (سيلا) تساوي لترا واحدا مع ترك فضاء إضافي للطاقم وحوائجهم [16]. وفي نص اخر من مدينة (لگش) في فترة سلالة اور الثالثة ورد فيه بان سفينة ذات سعة (60) گور باستطاعتها نقل (150) تالنت "*talent*" أي (4500) كيلوغرام من القير ، فاذا ما عممنا هذه النسبة فأن ذلك يعني إمكانية نقل ما متوسطه (2.5) تالنت اي (75) كيلوغرام من البضائع لكل گور من السعة. كذلك يبين الباحث اندريه فينت (André Finet) في مقال له باللغة الفرنسية بعنوان "نبيذ ماري Le Vin à Mari " بأن حمولة سفينة من مدينة (ماري) كانت (300) جرة من النبيذ سعة الجرة الواحدة منها عشرة كيلات أي عشرة "قا *qa*" وتزن (20) من الكيلوغرامات فيكون مجموع وزن الحمولة برمتها ستة أطنان وهي حمولة اعتيادية لسفينة سعة (20) گور بحسب رأي هذا الباحث [17].

من الواضح مما ورد أعلاه أنه ليس من السهل حساب القدرات الاستيعابية لسفن الشحن من التوصيفات الحجمية العامة المستعملة التي وردت في النصوص المسمارية التي وردت الينا ، وربما يكون من الأفضل التوصل الى ذلك بدراسة النصوص المسمارية الخاصة بتأجير السفن خاصة وأن رسوم الإيجار تعتمد كثيرا على نوع السلعة التي يتم نقلها وان هناك العديد من العقود المكتشفة الخاصة بتأجير السفن وكذلك عقود تأجير القوارب. ويمكن استنتاج التكلفة اليومية لاستئجار سفينة شراعية من معرفة حمولتها أيضا فقد ورد في المادة (277) من "شريعة حمورابي" بأنه "إذا استأجر سيد سفينة من حجم (60) گور فعليه أن يعطي أجرتها سدس الشيكل من الفضة (حوالي 1.4 غم) في اليوم.

ومن العقود التي ابرمت قبل ذلك كان هناك كم كبير من هذه المعلومات ايضا، فعلى سبيل المثال تم في مدينة (أومّا) خلال فترة أور الثالثة استئجار سفينة سعة (60) گور مقابل اجرة يومية قدرها (10-20) سيلا من الشعير وأخرى سعة (40) گور مقابل اجرة يومية تبلغ (15) سيلا من الشعير وكذلك ثالثة سعة (20) گور مقابل أجرة قدرها (6.5) سيلا في اليوم. ويستشف أيضا من بعض النصوص الأخرى حالات يُذكر فيها تنوع السلع المنقولة على السفينة الواحدة، ومنن ذلك أن احدى السفن المستأجرة مقابل (30) سيلا من الشعير قامت بنقل (30) گور من الشعير مع (20) گور من التمور بالإضافة الى (2) گور و (140) سيلا من الحنطة وذلك من مدينة (أبيسالا) الى مدينة (أومّا). وتحليل ذلك نظريا هو أن (15) سيلا من الشعير كانت عن اجرة نقل الشعير و (15) سيلا من الشعير عن نقل التمور، وتكون الرسوم في العادة اكثر من ذلك عندما تضاف كلفة التحميل على السفينة، ويُستنتج من اجمالي الأجرة المدفوعة بان السفينة كانت ذات سعة تتجاوز (60) گور في الوقت الذي كانت فيه الحمولة تقل قليلا عن (57.5) گور[18]. وقد اقترح الباحث إنگلوند (R.K.Englund) بأن تحديد رسوم الشحن بواسطة السفن في فترة سلالة اور الثالثة كان يجري وفقا لمعادلة تأخذ بنظر الاعتبار الحمولة والمسافة حيث تكون الأجرة (سيلا) واحدا من الشعير عن كل (گور) من الحمولة في الدانة "*danna*" الواحدة، والدانة هي المسافة المقطوعة

خلال ساعتين لذلك تصبح أجرة نقل (20) گور من البضاعة لمسافة (20) دانا تساوي (20×20= 400) سيلا من الشعير[19].

تشير ألمدونات المكتشفة من فترة سلالة أور الثالثة (2011- 2006) قبل الميلاد ألى معلومات تفيد بنمو التجارة ألبحرية بدرجة كبيرة بين بلاد سومر والثغور البحرية في الخليج العربي والمحيط الهندي، كما تفيد أيضا بأن الرحلات ألتجارية في الخليج كانت بأدارة الدولة ضمن مؤسسة تشبه في عملها ما تقوم به وزارة التجارة ألخارجية في بعض الدول ألحديثة. ومن الأمثلة على ذلك ألمؤسسة ألمملوكة لمدينة (گرشو) ألواقعة قرب ساحل الخليج وكانت تمارس عملها من خلال مرفأها ألقريب ألمسمى "گو-أبّا *Gu'abba*" (راجع الخارطة في الشكل 8). وقد كان هناك في ألمرفأ مسفن كبير لبناء ألسفن وخدمتها، والملاحظ من النصوص المسمارية المكتشفة امتلاك (گو-أبَا) في ذات ألوقت صناعة نسيج مزدهرة عمل فيها ما يربو على (10000) من النساجات وأولادهن وأقربائهن، لذلك كانت ألمنسوجات من اهم ألصادرات ألي جرى شحنها من هذا ألمرفأ.



الشكل 8: خارطة توضح موقع ألمرفأ ألبحري (گو-أبّا) على ساحل الخليج والعائد ألى مدينة (گرشو) وذلك بحسب ألمؤرخ الدكتور جاسون أور (Jason Ur) [20] .

وبحسب ألمدونات المكتشفة في (گرشو) من تلك الفترة ما يفيد بأن ألمؤسسة ألمذكورة كانت لفترة ما برئاسة تاجر يدعى پويودو (*Pu'udu*) ألذي يبدو أنه كان رفيع المستوى خاصة وأن أحد أولاده ألمدعو گوك- نانا "*Kug-Nanna*" كان قد تزوج من العائلة ألمالكة، وقد تابع العمل في نفس ألمنصب بعده ولده لو-أنليلا "*Lu- Enlila*" وحمل لقب تاجر ألنقل ألبحري. وكان لدى (پويودو) في ذلك ألحين ثمانية سفن

بحرية كبيرة تسمى "مئ- گا- گال *mā-g-gal*" اما ربابنة هذه ألسفن فقد كان بأمرة كل واحد منهم ستين رجلا. وتفيد بعض الألواح ألطينية المكتشفة من الفترة الأكدية ألتي سبقت فترة سلالة أور الثالثة بأن (گرشو) سبق لها أن امتلكت أسطولا كبيرا مُكّون من (223) سفينة من مختلف ألحمولات منها ستين سفينة كل واحدة منها بحمولة قدرها (60) گور"*gur*" وأحد عشر سفينة بحمولة (180) گور، والگور ألواحد يساوي (300) لترا وكان الشعير أحد اهم ما صدرته (گرشو) بواسطة أسطولها المشار أليه. وتفيد ألمدونات أيضا بأن حجم الشعير ألمصّدر من (گرشو) ألى مكّان "*Makkan*" أي عُمان ما مقداره (600) گور و (1800) گور على ألتوالي في صفقتين متتاليتين من مجموع الصفقات الكثيرة الأخرى وكان (پويودو) وأبنه (لو-أنليلا) مسؤولان عنهما. ويعتقد بأن الأقمشة ألمصدرة في تلك الفترة ألى مناطق الخليج ألمختلفة بلغت كميات كبيرة للغاية نظرا لحجم المنتوج ألكبير منه في (گو-أبَا) وكذلك في المدن ألقريبة منها مثل نينا "*Nina*" وكينونر "*Kinunir*" (لاحظ الخارطة في الشكل 8) السابق ذكرها آنفا . و من جملة ألصادرات الأخرى كان هناك الزيوت ألعطرية وكميات كبيرة من ألمنتجات ألمصّنعة كالفخاريات والجلود وغيرها ابضا. أما الاستيرادات من مكّان (عُمان) وباقي أنحاء الخليج فكان النحاس أهمها أضافة ألى حجر الديورايت وجملة من الأحجار ألثمينة مثل اللازورد والكهرب والعقيق وألكلورايت أضافة ألى الذهب والعاج وأنواع متميزة من الخشب والنباتات والتوابل بالإضافة ألى حيوانات مثل بقر ألوحش ألعربي والفهود وحيوانات أخرى من المنطقة وربما الدجاج أيضا ألذي سمى " دار ميلوحا *dar Me-luh-ha*" ألذي جلب لأول مرة من بلاد السند "ميلوحا *Meluhha*" [20].

ولإلقاء المزيد من الضوء على توسع التجارة مع (دلمون) يمكن الرجوع الى ما كتبه عالم الاثار(أدولف ليو أوبنهايم Adolf Leo Oppenheim) من المعهد الشرقي لجامعة شيكاغو من معلومات قيمة عن السلع والبضائع المستوردة من (دلمون) الى مدينة (اور) في فترة (لارسا) اللاحقة لفترة سلالة اور الثالثة، وقد اعتمد الكاتب في مقاله على مجموعة من النصوص المسمارية التي جاءت مكتوبة على الواح الطين المكتشفة في موقع مدينة (اور) في الفترة (1922- 1934) من القرن المنصرم من قبل عالم الاثار البريطاني الشهير (السير تشارلز ليونارد وولي Sir Charles Leonard Woolley) خلال تنقيباته هناك وبلغ عددها بحدود (880) لوحا، ومن خلال هذه النصوص يمكن التعرف على الدور الكبير الذي لعبته مدينة (اور) باعتبارها الميناء الذي من خلاله تم استيراد النحاس بواسطة المراكب من (دلمون) الى ميزوبوتاميا في فترة (لارسا) وربما خلال الفترات السابقة لها.

ويبدو من تلك النصوص أن هذه التجارة كانت بأيدي مجموعة من التجار الذين اطلق عليهم تسمية (*أليك دلمون alik Telmun*) الذين عملوا بصورة وثيقة مع عدد من أصحاب رؤوس الأموال في مدينة اور لتصدير المنسوجات الى جزيرة (دلمون) من اجل شراء كميات كبيرة من النحاس من هناك. وبما ان

المعروف عن (دلمون) عدم امتلاكها لخامات النحاس او حتى الوقود اللازم لصهر النحاس فأن الحالة تُشير الى ان (دلمون) قد خدمت باعتبارها سوق محايد لبيع وشراء السلع والبضائع بين العديد من الأطراف القادمين من مختلف المواقع على ساحل الخليج لتبادل او بيع منتجاتهم، وبالتالي فقد كانت وما حولها بمثابة بوابة جنوب ميزوبوتاميا نحو الشرق وخاصة بلاد عُمان (ماكّان *Makkan*) وبلاد وادي السند (ميلوحا *Meluhha*) ومن خلالها تم الحصول على انواع وسلالات مختلفة من النباتات والحيوانات. ولم تقتصر صادرات (دلمون) على سبائك النحاس فقط بل امتدت الى الخرز من الأحجار الثمينة والاهم من ذلك العاج. ولقد امكن الحصول من خلال التنقيبات الأثرية على العديد من النصوص التي تشهد على تكرار الرحلات الى (دلمون) من مجموعة من الالواح التي وجدت في سجلات معبد ألإلهة (ننگال) ويفيد البعض منها بأن العديد من البحارة اعتادوا على تقديم القرابين النذرية لهذه ألإلهة عند عودتهم سالمين من تلك الرحلات، كما يذكر احداها بأن كميات قليلة من الذهب والنحاس والادوات النحاسية التي جاء ذكرها انما كانت تمثل "العُشر" الخاص بالإلهة (ننگال) وكانت مقدمة من قبل بعض الافراد عن رحلة الى (دلمون)، بينما تشير القائمة الواردة في نفس النص الى عدد كبير السلع والبضائع منها الذهب (الأحمر) والنحاس وحجر اللازورد وانواع مختلفة من احجار الخرز بالإضافة الى "عيون السمك" التي فسرها البعض من الباحثين بحبات اللؤلؤ. إضافة الى ما تقدم فقد جاء في نص اخر ذكر للعديد من السلع الكمالية مثل امشاط العاج والكحل وبعض أنواع الاخشاب مع أسماء لمواد أخرى لم يستطع الباحثون فهمها وتفسيرها.

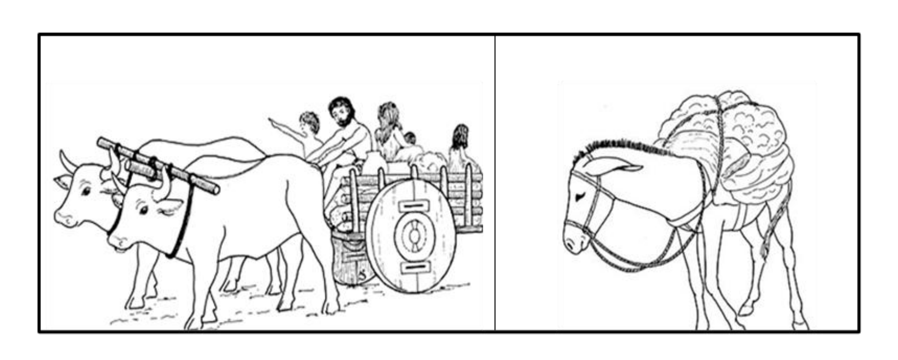
ويمكن التعرف على طبيعة الصفقات في التجارة مع (دلمون) بصورة لا لبس فيها من احد النصوص الذي يُذكر فيها احدى تلك الصفقات. وتتلخص الصفقة هذه بأن كمية من الفضة قدرها اثنين (منّا) كانت قد دُفعت عن قيمة خمسة (گور) من الزيت وثلاثين حُلة من الملابس المنسوجة لقاء شراء كمية من النحاس من قبل الشريكين (ل) و(ن) اللذين اقترضا الفضة من الممول (يو). ومن شروط الاتفاق مع هذا الممول كما وردت في النص الأكدي عدم اعترافه بأية خسائر"*ibissu*" في حالة وقوعها في الرحلة الى (دلمون)، كما تنص على مسؤولية الشريكين عن دفع أي ضرائب جمركية "*babtum* " مفروضة من السلطات الإدارية، أضافة الى أن الشريكين وافقا سلفا على دفع أربعة "منّات" من النحاس لذلك الممول عن كل (شيكل) من الفضة اقترضاه منه.

مما تقدم يمكن ان نستنتج بأن بعض المواقف الصعبة لرجال الاعمال في (اور) كانت بسببين الأول يتمثل بالخطورة الكبيرة التي تحيط بالأعمال التجارية بسبب طبيعة هذه الاعمال، والثاني الحاجة الى استخدام وسائط نقل عالية التكاليف والتي تتطلب طواقم ماهرة ومتخصصة. واختلفت أهمية الدور الذي لعبته (دلمون) في تجارة جنوب ميزوبوتاميا منذ أيام (سرجون) الأكدي الى الفترة الاشورية الأولى ومن ثم لاحقا حتى عهد الملك (نبونيدس) آخر ملوك الإمبراطورية البابلية الحديثة الذي حكم من (556) قبل

الميلاد لغاية (539) قبل الميلاد وذلك حسب تقلبات السلطة السياسية في كل من ميزوبوتاميا وشمال شرق الجزيرة العربية التي ربما جهزت الكميات الكبيرة من المواد الخام.

تطور وسائط النقل البري والطرق واثرها في التجارة السومرية

على ألرغم من أن التجارة ألبحرية شغلت مكانة كبيرة ضمن اقتصاد اور خاصة في عصر سلالاتها الثالثة فقد كان هناك دوما ميل نحو التجارة عن طريق البر للتواصل مع إيران وأفغانستان. ومن أهم الطرق ألتجارية المعروفة كان هناك طريق خراسان ألشديد الأهمية ألذي بواسطته تم استيراد القصدير والنحاس والذهب وحجر اللازورد. اما عن وسائل النقل البري المستخدمة في القوافل التجارية فقد استخدم السومريون الدواب والجمال والعربات التي تجرها الثيران او الحمير (الشكل 9).



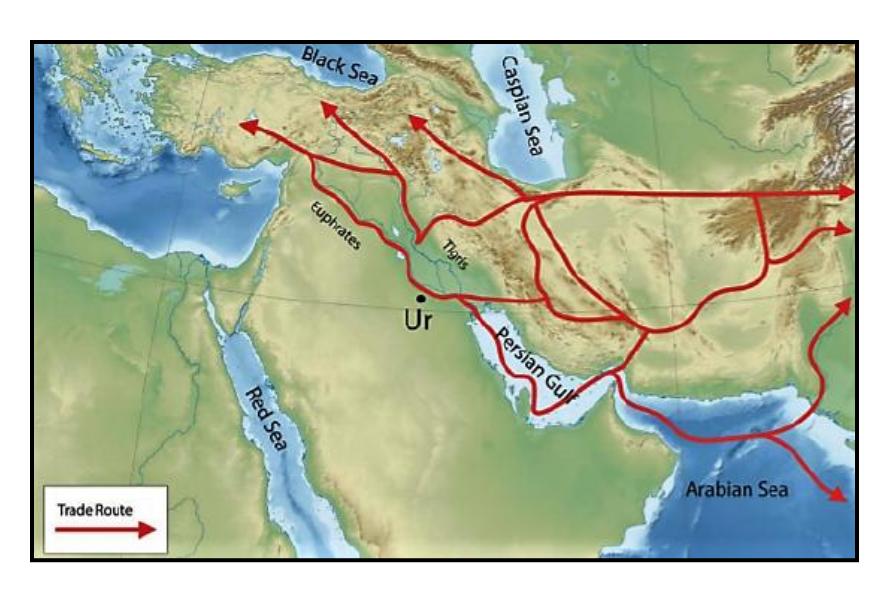
ألشكل 9 : استخدام الحمير والعربات وسائطا للنقل البري عند السومريين.

وجاء اول ذكر للجمال في النصوص السومرية منذ بواكير فترة فجر السلالات السومرية في منتصف الالفية الثالثة قبل الميلاد وذلك في نص لقائمة بأسماء الحيوانات من مدينة (شوروباك) حيث جاء اسم الجمل (*am.si.harran*) وترجمتها الحرفية "ذو الأطراف الأربعة وله سنام ويسير على الطرقات في القوافل"، وتشير الدراسات بأن المقصود من هذا الجمال ذات السنامين وموطنها الأصلي في منطقة (باكتيريا) في شمال أفغانستان وتم استقدامها الى ميزوبوتاميا عن طريق ايران وكانت قيد الاستخدام في الالفية الثالثة قبل الميلاد خلافا للجمال ذات السنام الواحد (*anše.ab.ba*) التي وصلت من موطنها الأصلي في الجزيرة العربية لاحقا وأصبحت قيد الاستخدام في الفترة بين منتصف و نهاية الالفية الثانية قبل الميلاد [21]. اما العربات فقد استعملها السومريون منذ فترة التحول من العصر الحجري الحديث الى العصر البرونزي بينما سبق أن تم استخدام الدواليب من قبل ألفخّارين في صناعتهم قبل ذلك التأريخ بثلاثمئة سنة [22]. وقد استعمل السومريون بادئ ذي بدء الزحافات او المِزْلَجات لأغراض النقل وكانت مفيدة لنقل البضائع على السطوح الملساء ليدركوا لاحقا بأن هذه المزلجة تكون اكثر كفاءة فيما لو تم تركيبها على محاور عليها دواليب [23] وصنعت العربات من الخشب أما الدواليب فقد جرى صنعها من الخشب أيضا باستعمال مسامير من النحاس أو ألبرونز أو الخشب كما تم في الكثير من الأحيان احاطة

الدولاب بالجلد.
ومن الملاحظ بأن طرق المواصلات التجارية بدأت بالتوسع والانتشار في جنوب غرب اسيا عامة وفي ميزوبوتاميا تحديدا في اوقات مبكرة جدا حتى قبل ظهور السومريين في هذه المنطقة حيث مع تقدم ونمو المستوطنات الزراعية الأولى في جنوب ميزوبوتاميا ووسطها وازدياد عددها خلال الألفية السادسة والخامسة والرابعة قبل الميلاد إضافة الى تطور الحياة الاجتماعية في تلك المستوطنات الأولى وانتشار العديد من المعتقدات والممارسات الدينية المتعلقة بالخصوبة والأرض والولادة والقوى السحرية لبعض الرموز والأشياء فقد برزت حاجة سكان تلك المستوطنات الى العديد من الأمور التي جُلبت من خارج ميزوبوتاميا ومنها أنواعً الأصداف من ساحل البحر الأبيض المتوسط والخليج والعقيق من الأجزاء الجنوبية من الجزيرة العربية ومن إيران، وكذلك اللازورد الذي حصلوا عليه من مناطق التعدين في بادكاشان وهي المنطقة التاريخية التي تضم الآن أجزاء من شمال شرق أفغانستان وجنوب شرق طاجيكستان اضافة الى النحاس من عُمان والذهب والنحاس والفضة ايضا من بلاد الأناضول فقد كانت جبال طوروس غنية بمعدن الفضة فأطلقوا عليها تسمية (جبال الفضة) والتي أخذوا منها في ذات الوقت حجر السبج (*Obsidian*) واستخدموه في صنع الآلات الجارحة، يضاف الى كل ذلك اخشاب شجر الأرز التي نُقلت الى مدن ميزوبوتاميا من جبال الارز في لبنان بطريق البرعبر شمال سوريا.
اما عن الطرق البرية اللى الشمال والغرب فقد كان هناك طريقان رئيسيان لجلب المواد من منطقة الأناضول الأول يبدأ من وسط وجنوب آسيا الصغرى مرورا ببلدة في شمال سوريا ويتفرع هناك إلى فرعين، أحدهما يتجه جنوباً نحو ساحل البحر الأبيض المتوسط ثم يتجه غرباً إلى سيناء ومصر بينما يتجه الفرع الثاني من شمال سوريا إلى الشرق نحو مناطق سنجار وتلعفر والموصل وهناك مواقع اثرية لا يزال من الممكن رؤيتها على هذا الطريق مثل (ريرش) قرب سنجار و(المغازية) و (يردن تبه) قرب تلعفر و(الثلاثات) و(حسونة) في غرب الموصل، ويعبر هذا الطريق نهر دجلة بالقرب من منطقة نينوى القديمة مارا عبر (الاربجية) وتبه نورا في شرق الموصل. أما الطريق الثاني القادم من الأناضول فيقطع المناطق الشمالية من إيران بالقرب من أطراف بحيرة (وان) ويدخل العراق في منطقة قلعة دزة مروراً بسهل (باتوين) (حوض سد دوكان بالقرب من رانية حالياً) [24]. ويتجه نزولاً نحو سهول كركوك واربيل فيمر بعشرات المواقع المهمة مثل (شمشارة) و(باسموسيان) و(مرزة رستم) و(جرمو) و(قالينج آغا) قرب أربيل و(ماتارا) قرب كركوك.
ويلاحظ كذلك بأن التجارة مع الشرق جرت من خلال بعض الطرق المهمة فقد كان العقيق والزمرد والأحجار الكريمة الأخرى تصل إلى ميزوبوتاميا من إيران وأفغانستان عبر احد طريقين: الأول طريق جبلي نحو مناطق (بنجوين) و(حلبجة) و(رايات) ومن ثم إلى سهول شهرزور والسليمانية، أما الطريق الثاني فكان أكثر شهرة من الاول ويمر بمنطقة (خانقين) قادما من (همدان) و(كرمنشاه) وهو الطريق

الذي عرف عبر التاريخ بالطريق الملكي. وفي ضوء الأدلة الأثرية المتوفرة يمكننا أن نرى أن هذا الطريق الذي بلغ طوله (3150) ميلا ربط شرق آسيا (الصين) بغربها أي بإيران وميزوبوتاميا عبر آسيا الوسطى وأفغانستان وكان طريقاً شديد الخطورة. هذا في الوقت الذي كان الطريق البحري القادم من جنوب شرق اسيا يمر على طول السواحل الجنوبية لآسيا مروراً بالمواقع الأثرية الشهيرة في بحر العرب والخليج العربي مثل (ميلوحا) في حوض نهر السند، و(ماگان) أي عُمان و(دلمون) أي البحرين كما بيّنّا سابقا ليستمر بعد ذلك في نهر الفرات نحو مدن جنوب ميزوبوتاميا مثل (أور) و (أريدو). وكان بالإمكان بعد ذلك نقل البضائع من هذه الثغور البحرية عن طريق نهر الفرات الى شمال ميزوبوتاميا وبعدها على الطرق البرية نحو ساحل البحر الأبيض المتوسط.

ادت رحلات التجار السومريون ومن سبقوهم من بلاد ميزوبوتاميا بعيدا عن وطنهم لجلب المواد التي يحتاجونها فضلا عن تصدير منتجاتهم إلى اتصالات حضارية مباشرة بينهم وبين شعوب البلدان التي قصدوها. وفي الغالب كانت القافلة التجارية مصحوبة بعدد من الحرفيين الماهرين والمتخصصين في الصناعات الضرورية مثل صناعة الفخار والبناء والمنسوجات وأدى كل ذلك إلى انتشار العديد من الصناعات والفنون والمعتقدات الدينية الخاصة بميزوبوتاميا في ألاماكن التي قصدتها تلك القوافل إلى جانب الابتكارات العمرانية والحرفية ، ويظهر ذلك بوضوح في مواقع جنوب تركيا وشمال سوريا وقبرص وكذلك في مواقع معينة في البلقان. كما تظهر بوضوح في العديد من المواقع في الهضبة الإيرانية وفي غرب إيران وكذلك في مواقع في سواحل الجزيرة العربية على الخليج في عُمان (ماگان) وفي البحرين (دلمون) وكذلك في جزيرة (فيلكا) الكويتية. كما يمكن مشاهدتها في مواقع في حوض نهر السند (ميلوحا) بالقرب من مواقع (خرابا) و(موهين جادور) الشهيرة [25]. وتوضح الخارطة في (الشكل 10) شبكة الطرق البرية والبحرية التي سلكها التجار السومريون في تجارتهم الخارجية [26] [27].



الشكل 10: خارطة توضح طرق التجارة في ألازمان ألآلفية الثالثة قبل الميلاد بين ميزوبوتاميا والعالم [26][27].

لقد كان التبادل التجاري خلال الحقبة السومرية هو احد اهم الأسباب وراء انتقال وانتشار معالم الحضارة التي بناها وطورها السومريون الى الأقاليم الأخرى قريبها وبعيدها، وكان نشاطهم وهمتهم المنقطعي النظير ما اعطى البشرية زخما إضافيا نحو المزيد من التقدم الحضاري والإنساني وبالتالي فان للسومرين دَينًا في اعناق كافة الحضارات اللاحقة فيما وصلت اليه هذه الحضارات من تقدم ورقي.

المصادر

[1] Bertman S. “Handbook of Life in Ancient Mesopotamia”. Page 244. University of Windsor; 2003. https://ia600901.us.archive.org/12/items/HandbookToLifeInAncientMesopotamiaStephenBertman/Handbook%20to%20Life%20in%20Ancient%20Mesopotamia%20Stephen%20Bertman.pdf

[2] Butt A, Tabassum P, Imran F “Exploring the Mesopotamian Trade (C.6000-539 BCE): Types, Organization, and Expansion”. Pal Arch, Journal of Egypt/ Egyptology 20(1), 241-261 2023. https://www.academia.edu/106331540/EXPLORING_THE_MESOPOTAMIAN_TRADE_C_6000_539_BCE_TYPES_ORGANIZATION_AND_EXPANSION

[3] Bertman, S. “Ancient Mesopotamia”.3-4 New York: 2003 VB Hermitage.https://ia600901.us.archive.org/12/items/HandbookToLifeInAncientMesopotamiaStephenBertman/Handbook%20to%20Life%20in%20Ancient%20Mesopotamia%20Stephen%20Bertman.pdf

[4] Corning museum of Glass “Origins of Glassmaking”. New York. Accessed 6thMarch 2024. https://whatson.cmog.org/exhibitions-galleries/origins-glassmaking

[5] Searching in History BlogSpot. “Sumerian Economy” Published, Wednesday, April 23, 2014. Updated on January 1st, 2020, Accessed on 25th February 2021 https://searchinginhistory.blogspot.com/2014/04/sumerian-economy.html#more

[6] Dalley M S. “Sargon ruler of Mesopotamia”. Encyclopedia Britannica Last Updated January 5th, 2021. Accessed 26th, February 2021. https://www.britannica.com/biography/Sargon

[7] Quigley C. “The Evolution of Civilization- An Introduction to Historical analysis”. Chapter 7 PP 224- 225 Oxford, England June 1961

https://ia601601.us.archive.org/4/items/CarrollQuigley-TheEvolutionOfCivilizations-AnIntroductionTo/CarrollQuigley-TheEvolutionOfCivilizations-AnIntroductionToHistoricalAnalysis1979.pdf

[8] Doble R. “The Crucial Importance of Basket Weaving Technology for the World's First Civilizations”. Page10. Rick Doble Blog. 2021 https://doi.org/10.6084/m9.figshare.14431409.v1

[9] Carter R. “Boat remains and maritime trade in the Persian Gulf during the sixth and fifth millennia BC”. Durham University 2006 https://www.academia.edu/173149/Boat_remains_and_maritime_trade_in_the_Persian_Gulf_during_the_sixth_and_fifth_millennia_BC

[10] McC.Adams R, Nissen H J .“The Uruk countryside; the natural setting of urban societies” University of Chicago 1972. Page 214 https://ia803401.us.archive.org/13/items/the-uruk-countryside-the-natural-setting-of-urban-societies/The%20Uruk%20countryside%3B%20the%20natural%20setting%20of%20urban%20societies.pdf

[11] الهاشمي: رضا جواد "الملاحة النهرية في بلاد الرافدين. مجلة سومر، الجزء الأول والثاني، المجلد 37. الصفحة 39 الشكل 2. 1981
https://ia600400.us.archive.org/25/items/20240608_20240608_0852/الملاحة%20النهرية%20في%20بلاد%20الرافدين.pdf

[12] Kramer S N. “The Sumerians, Their History, Culture and Character”.page 104. University of Chicago Press 1963 https://oi.uchicago.edu/sites/oi.uchicago.edu/files/uploads/shared/docs/sumerians.pdf

[13] Altun S. “The Reflection of the Mesopotamia Water Transportations in Figurative Arts” Seljuk University, Faculty of Literature, Department of Archaeology, 42250, SELCUKLU, KONYA-T International Journal of Environment and Geoinformatics 2(3), 57-60 (2015)

https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/290446

[14] Rost S “Navigating the ancient Tigris- Insights into water management in an early state”. Journal of Anthropological Archaeology 54 (2019) 31–47 https://www.academia.edu/38521622/Navigating_the_Ancient_Tigris_Insights_into_Water_Management_in_an_Early_State?hb-sb-sw=43214512

[15] al-Metwally N. “An Introduction to the Foreign Trade of Mesopotamia in the Third and Second Millennium BC the Light of Cuneiform Documentation of the Third and Second Millennium BC”. Al-Adab Journal – No. 120 (March) 2017 / 1438
https://www.academia.edu/49775978/An_Introduction_to_the_Foreign_Trade_of_Mesopotamia_In_the_Light_of_Cuneiform_Documentation_of_the_Third_and_Second_Millennium_BC

[16] Gelb I J “Measures of Dry and Liquid Capacity” Journal of the American Oriental Society, Vol. 102, No. 4 (Oct. - Dec., 1982), pp. 585-590 Restricted Access. https://www.jstor.org/stable/601967

[17] André Finet. “Le Vin à Mari” Cette étude a été présentée à Birmingham lors de la 23e Rencontre assyriologique inter-nationale. *Archiv für Orientforschung*, 25. Bd. (1974/1977), pp. 122-131 (Restricted Accesses)
https://www.jstor.org/journal/archorie

[18] Potts D T “Mesopotamian civilization- The Material Foundation” PP. 128-130 London 1997
ia601402.us.archive.org/15/items/MesopotemianCivilizationTheMaterialFoundations/PottsMesopotamienCivilisation1997.pdf

[19] Englund R K “Administrative Timekeeping in Ancient”: Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. 31, No. 2 (1988), pp. 167-8, *footnote 40*
ia902903.us.archive.org/22/items/AdministrativeTimekeepingInAncientMesopotamia/AdministrativeTimekeepingInAncientMesopotemia.pdf

[20] Stienkeller P. “Trade routes and Communicational network in the Persian Gulf during the Third Millennium”. The 3rd International Biennale Conference of the Persian Gulf; opened on April 29- May 1 Hormuzgan University.
https://www.academia.edu/35604241/Trade_Routes_and_Commercial_Networks_in_the_Persian_Gulf_during_the_Third_Millennium_BC

[21] Horowitz w. “‘Sweeter than Camel’s Milk’: The Camel in Sumerian, The Bactrian Camel in Genesis?” Bible Lands e-Review 2014/S3.
https://biblelandsreview.files.wordpress.com/2014/05/horowitz-bler-2014-s3.pdf

[22] Gambino M. “A Salute to the wheel” Smithsonian Magazine. June 17, 2009
https://www.smithsonianmag.com/science-nature/a-salute-to-the-wheel-31805121/

[23] Bellis M. “The Invention of the Wheel "ThoughtCo, Updated on December 20, 2020, Accessed on March 1 2024
http://inventors.about.com/od/wstartinventions/a/wheel.htm

[24] أبو الصوف :د. بهنام "موطن الاثار في حوض دوكان- والتنقيب في باسموسيان (الموسم الأول 1956). مجلة سومر، الجزء الأول والثاني، المجلد 26، 1970
https://www.abualsoof.com/INP/Upload/Books/Citizen-Effects-in-the-Dukan-Basin.pdf

[25] Abu Al-Souf B. “The most ancient trace on the commercial and civilizational relations between Mesopotamia and China”. International Seminar for UNESCO Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue. 1988, Osaka, Japan.

https://en.unesco.org/silkroad/sites/default/files/knowledge-bank-article/the_most_ancient_trace_on_the_commercial_and_civilizational_relations_between_mesopotamia_and_china.pdf

[26] Miller C. “Ancient Mesopotamia” Humanities LibeiText. Accessed 25th February 2021

https://socialsci.libretexts.org/Courses/Mizzou_Academy/World_History_A_B/01%3A_Early_Middle_Eastern_and_Northeast_African_Civilizations/1.03%3A_Ancient_Mesopotamia

[27] Berger E, Israel G, Miller C, Parkinson B, Reeves A, Williams N. “World History, Cultures, States and Societies to 1500”. P26. University of North Georgia

https://web.ung.edu/media/university-press/World%20History%20Textbook-082817.pdf?t=1591975343600